



**PRÉFET
DE LA SEINE-
SAINT-DENIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports

Direction des routes d'Île-de-France (DiRIF)



**CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 7 MAI 2024
PARTICIPEZ EN LIGNE !**



**Abaissement de la vitesse maximale
autorisée sur une section de l'A86
entre La Courneuve, Saint-Denis
et Aubervilliers**

LE PROJET - POURQUOI ?

LE BRUIT ROUTIER, SOURCE PRINCIPALE DES NUISANCES SONORES EN ÎLE-DE-FRANCE

Le bruit routier est perçu comme la **cause majeure des nuisances sonores** en Île-de-France (étude Credoc pour Bruitparif, 2021). En effet, 1 Francilien sur 3 cite la circulation routière comme source principale des nuisances sonores ressenties à son domicile.

Le réseau routier demeure le mode principal de déplacement en Île-de-France. A ce titre, le réseau routier national francilien, géré par l'État (Direction des routes d'Île-de-France - DiRIF), représente près de 1300 km de routes nationales et d'autoroutes non concédées où circulent quotidiennement plus de 4 millions d'usagers. **L'importance du trafic routier corrélée à la densité urbaine impacte donc le nombre de Franciliens soumis à des niveaux de bruit élevés**, ce qui correspond aux points noirs bruit (PNB) pour ceux dépassant un seuil réglementaire.

Le bruit routier est induit par la vitesse des véhicules en circulation dès lors que le bruit de roulement du véhicule (au contact de la chaussée) l'emporte sur le bruit du moteur : **plus un véhicule roule vite, plus le bruit est important.**

VERS UNE RÉDUCTION DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE (VMA)

Forte de ce contexte et des **demandes régulières émanant des habitants et des élus locaux**, à la demande du **Préfet d'Île-de-France**, la DiRIF a réalisé une évaluation de son réseau pour **identifier les axes susceptibles de faire l'objet d'une expérimentation d'abaissement de la vitesse autorisée.**

Cette évaluation s'est basée sur trois critères :

- La **vitesse pratiquée** (inférieure, proche ou supérieure à la VMA),
- La **sécurité routière** (taux d'accident inférieur, conforme, ou supérieur au taux de référence selon l'étude d'enjeux « Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes » - SURE),
- L'**environnement urbain** (la population totale estimée dans les habitations exposées à plus de 60db et la densité de la population exposée à plus de 60 dB(A) par kilomètre de section routière sur la base de l'étude d'identification des points noirs bruit).

Dans ce cadre, deux sections prioritaires ont été identifiées :

- **L'A86 à Saint-Denis, la Courneuve et Aubervilliers**
- **L'A4 à Saint-Maurice et Charenton.**



L'ABAISSMENT DE LA VITESSE AUTORISÉE SUR L'A86 À SAINT-DENIS, LA COURNEUVE ET AUBERVILLIERS

Suite à l'étude réalisée par la DiRIF, un projet d'abaissement de la vitesse autorisée de 90 km/h à 70 km/h est proposé sur une section de 5 km de l'autoroute A86 Nord dans les deux sens de circulation, au niveau des communes de Saint-Denis, la Courneuve et Aubervilliers.

Cette proposition correspond à une demande forte des maires depuis 2021. Une réunion de concertation institutionnelle s'est tenue en ce sens sous la présidence du Sous-préfet de Saint-Denis en présence des maires des trois communes et de la DiRIF le 23 novembre 2023.

ZONE D'ÉTUDE POUR L'ABAISSMENT DE LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE



<p>UN TRONÇON DE 5 KM</p>	<p>DE 90 À 70 KM/H DANS LES DEUX SENS</p>	<p>CHANGEMENT DES PANNEAUX DE POLICE</p>	<p>MISE EN ŒUVRE DE LA MESURE PAR ARRÊTÉ DE POLICE</p>
----------------------------------	--	---	---

LE DISPOSITIF D'ÉVALUATION DE LA MESURE

Un dispositif d'évaluation est prévu sur un an et sera basé sur la **collecte et l'analyse de données mesurées avant et après la mise en place de la mesure** sur la section dans chaque sens de circulation.

Les deux principaux critères d'évaluation seront le **respect de la mesure** d'abaissement de vitesse par les usagers et **l'évolution de l'intensité des nuisances** (le bruit, la pollution, l'accidentalité et la congestion du trafic).

La DiRIF collectera de façon autonome les données de vitesses et de volume de circulation. Les données d'accidentalité seront obtenues avec la collaboration des forces de l'ordre.

Un partenariat avec Airparif et Bruitparif sera mis en place pour évaluer les impacts en matière de pollution et de bruit.

LE PROJET – QUELS EFFETS ?

LES BÉNÉFICES ET AVANTAGES DU PROJET



Réduction des nuisances sonores d'environ 40%

Sur le tronçon étudié de l'A86, on estime que près de 5 000 habitants sont aujourd'hui impactés par une exposition au bruit qui peut entraîner une gêne (plus de 60 db (A)).

Ils sont principalement concentrés sur deux zones : le secteur de Pleyel (1800 habitants) et le secteur entre le barreau de liaison et le Stade de France (3200 habitants). **L'abaissement de la vitesse maximale autorisée permettrait de réduire le bruit de 2,2 db (A) la nuit, soit une diminution de 40% des nuisances sonores.**



Peu d'impacts sur le temps de parcours

Avec une vitesse maximale autorisée fixée à 70 km/h et en fonction des vitesses pratiquées aujourd'hui, le temps de parcours pour l'utilisateur sera faiblement allongé :

- **Environ 50 secondes la nuit** (+ 46 secondes sur les 4 km concernés dans le sens extérieur et + 54 secondes sur les 4.9 km dans le sens intérieur)
- **Entre 25 et 40 secondes en heures creuses** (+ 26 secondes sur les 4 km concernés dans le sens extérieur et + 37 secondes sur les 4.9 km dans le sens intérieur).



Réduction de l'accidentalité

Actuellement, l'accidentalité est supérieure de 5,7% à la moyenne pour ce type d'axe, ce que l'abaissement de la vitesse permettra de réduire.

Ce taux d'accident correspond aux données issues de la démarche «Sécurité des usagers sur les routes existantes» (SURE) pilotée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).



Effets positifs pour la qualité de l'air

Cette mesure aura également un impact positif sur la qualité de l'air via la diminution des émissions d'oxydes d'azote et de particules fines, à condition de maintenir une bonne fluidité du trafic.

La qualité de l'air est également, avec le bruit, un enjeu sanitaire majeur. Le plan de protection de l'Atmosphère (PPA), qui décline des mesures concrètes sur le territoire francilien, fait actuellement l'objet d'une révision. Une [enquête publique](#), portée par la Préfecture de la région Île-de-France - Préfecture de Paris, est ainsi en cours jusqu'au 10 avril prochain.

LA CONCERTATION

Le projet d'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur une section de l'autoroute A86 Nord traversant les communes de Saint-Denis, la Courneuve et Aubervilliers est soumis à l'avis du public via le lancement d'une **concertation en ligne** (sous forme d'une participation du public par voie électronique – PPVE) du 8 avril au 7 mai 2024.

L'OBJECTIF DE CETTE CONCERTATION EST :

- D'informer sur le projet,
- De recueillir les avis et les contributions qui permettront d'ajuster les modalités précises des mesures d'abaissement de la vitesse maximale autorisée qui restent à définir,
- De répondre aux éventuelles interrogations du public.

PARTICIPEZ EN LIGNE

DU 8 AVRIL AU 7 MAI 2024 !



S'INFORMER

www.concertation-abaissement-vitesse-A86Nord.fr



PARTICIPER

[Via le formulaire](#)



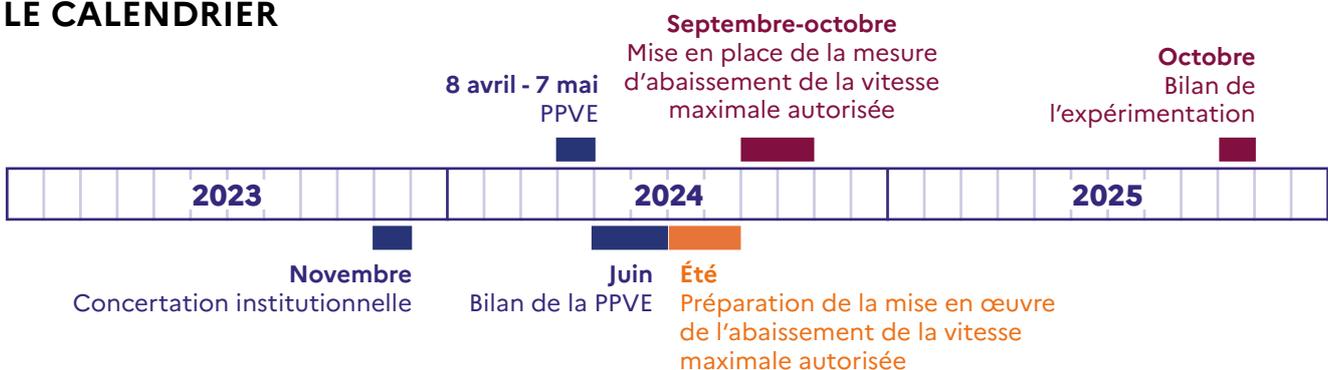
À l'issue de la concertation, la DiRIF, maître d'ouvrage du projet, publiera un bilan qui fera la synthèse des observations et propositions du public, avant décision de mise en œuvre de la mesure.

LA MISE EN ŒUVRE DE LA MESURE

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Ce projet est porté en partenariat avec les villes de Saint-Denis, la Courneuve et Aubervilliers. Il sera mis en œuvre par l'État et piloté par le Préfet de la Seine-Saint-Denis, en s'appuyant sur la DiRIF. La DiRIF, service déconcentré du ministère chargé des transports, fournit une expertise technique au Préfet de la Seine-Saint-Denis.

LE CALENDRIER



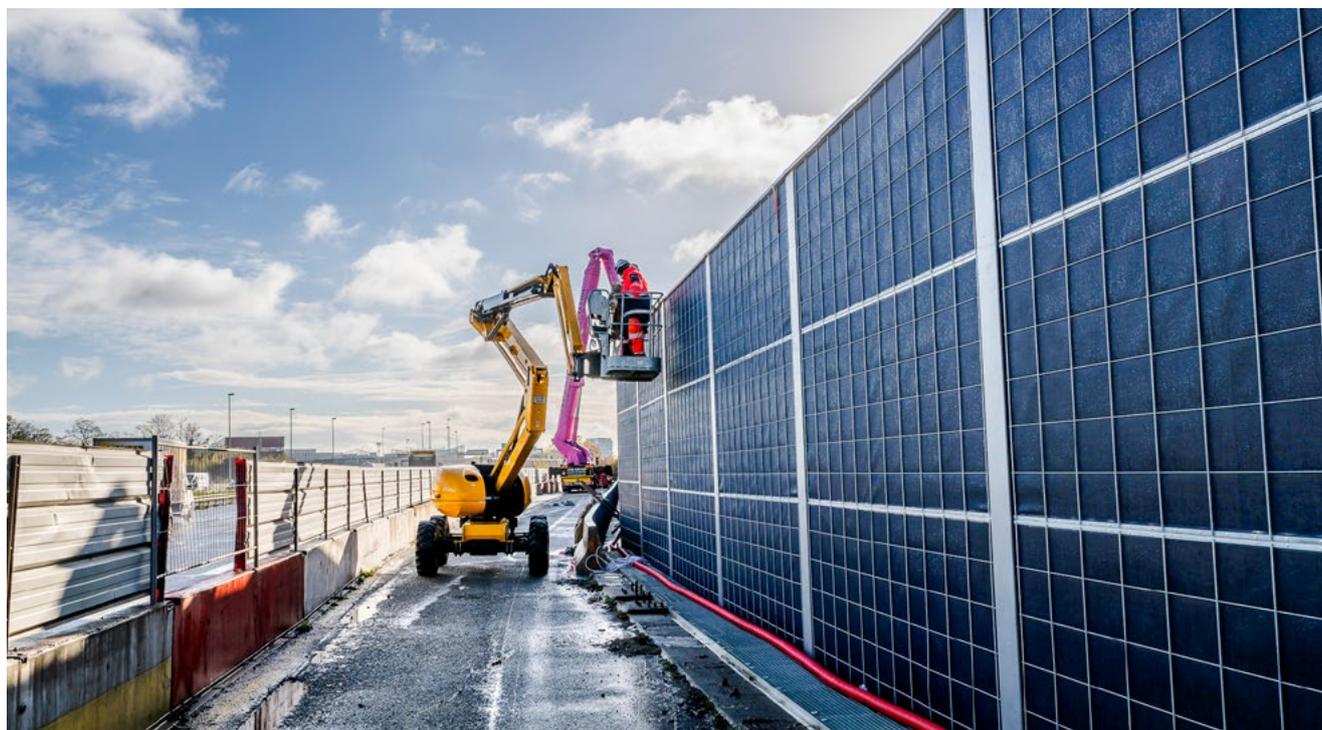
LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE LA DIRIF POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT

Conscient de l'enjeu du bruit en Île-de-France, l'État (DiRIF) porte également deux types de projets d'équipement **permettant de limiter l'exposition des riverains au bruit** :

- **Une expérimentation de revêtement de chaussée anti-bruit**, co-financée avec la Région Île-de-France dans le cadre de son plan « anti-bouchons », menée à partir de 2017 sur certaines portions de l'A3 (Bagnolet), A4 (Charenton et Saint-Maurice), A6 (L'Hay-les-Roses et Chevilly-Larue), A115 (Argenteuil et Sannois) et RN13 (Saint-Germain-en-Laye) ;
- **La réalisation d'écrans acoustiques qu'elle finance à 100%** : ces dispositifs de protection acoustique ont notamment été installés ces dernières années sur l'A13 à Saint-Cloud, sur l'A4-A86 à Saint-Maurice, Maisons-Alfort et Créteil ou encore sur l'A6 entre Wissous et Evry.

Sur le secteur du projet, des écrans acoustiques ont été installés en remplacement des anciens en 2021 dans le cadre du projet de réaménagement du carrefour de Pleyel de l'A86 qui est aujourd'hui achevé, pour un coût de plus de 330 000 euros.

A noter également que **la réalisation spécifique d'un écran acoustique** de 700 mètres de long et 4,5 mètres de haut est en cours sur la rive sud de l'A86 intérieure entre Villeneuve-la-Garenne et Saint-Denis. Financé à 100% par la SOLIDEO dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques, il vise à protéger les athlètes localisés au sein du village olympique des nuisances sonores générées par le trafic routier comme les habitants qui peupleront ce nouveau quartier à partir de septembre 2025.



Dans une perspective d'intégration paysagère dans la vallée de la Seine, la face sud, visible depuis les espaces au sud de l'A86 intérieure, est conçue comme un ruban offrant des jeux de lumières entre le ciel et la Seine. Les travaux ont débuté en janvier 2023 et s'achèveront d'ici le premier trimestre 2024.